SCHADEN.NEWS








01.07.2026

E-MOBILITÄT: „BETRIEBE MIT RADIKALE OFFENHEIT GEGENÜBER NEUEM WERDEN DIE GEWINNER SEIN“

Mitten im brandneuen Batterietestzentrum von DEKRA in Klettwitz wurd deutlich, dass die Zukunft des Automobils längst begonnen hat. Hier diskutierten die Talkgäste der aktuellen Schadentalk Web-TV-Sendung über den rasanten Aufstieg der Elektromobilität und dessen Folgen für die Unfallreparaturbranche. In der Runde dabei: die jungen Betriebsinhaber Moritz Achenbach und Niklas Voss, Bernd Grüninger, Bereichsleiter Gutachten und Mitglied der Geschäftsführung von DEKRA Automobil und Andreas Brodhage, Geschäftsführer beim Werkstattnetz Global Automotive Service (G.A.S.).

UNAUFHALTSAMER MARKTHOCHLAUF

Die Faktenlage zum Thema analysierte in einem Video-Einspieler der E-Mobility-YouTuber Stefan Moeller vom Kanal Next.Move: Demnach kennen die Zulassungszahlen für Elektroautos derzeit nur den weg steil nach oben, wobei insbesondere gewerbliche Neuzulassungen und ein boomender Gebrauchtwagenmarkt den Trend verfestigen. Der Experte beobachtet, dass sich die Verkehrswende in Deutschland oft direkt an der Zapfsäule entscheidet, wenn Pendler durch den Umstieg auf Strom

hunderte Euro im Monat sparen können. Bis 2030 werde erwartet, dass rund 60 Prozent der Neuzulassungen vollelektrisch sein werden. Für Andreas Brodhage, Geschäftsführer der G.A.S., ist deshalb die Rolle für Betriebe in der Branche klar: „Wer zu lange wartet und zaudert, der vergibt seine Expertise im Markt und das Vertrauen seiner Kunden".

VOM NISCHENDASEIN ZUM TÄGLICHEN WERKSTATTGESCHÄFT

Die jungen Betriebsinhaber Moritz Achenbach und Niklas Voss bestätigten während der Talkrunde, dass die E-Mobilität längst kein Nischenthema mehr ist, sondern das Tagesgeschäft bestimmt. Deutlich wurde: Werkstätten und Sachverständige müssen massiv in Zertifizierungen und technische Qualifikationen investieren, um Elektrofahrzeuge sicher warten und reparieren zu können. Für Niklas Voss ist dies eine Frage der unternehmerischen Verantwortung: „Wir müssen die Basis schaffen durch Qualifikation und Investitionen, um langfristig bestehen zu können. Es geht nicht sofort um den Profit, sondern um die Zukunftsfähigkeit". In seinem Betrieb sei bereits ein Drittel der Mitarbeiter explizit auf E-Fahrzeuge geschult, was zeige, dass der Personalbedarf und die Anforderungen an die Werkstattausstattung, massiv steige.

HERAUSFORDERUNGEN DURCH NEUE PLAYER

Mit dem Markteintritt chinesischer Hersteller wie BYD oder Zeekr kommen zwar qualitativ und technologisch hochwertige Fahrzeuge auf den Markt, doch der After-Sales-Bereich hinkt oft hinterher, da noch Defizite im Bereich der Ersatzteilversorgung und Reparaturdaten aufgewiesen werden. Moritz Achenbach schildert die täglichen Hürden: „Ein gutes Produkt zu bauen ist das eine, aber der After-Sales ist oft eine Wüste aus fehlenden Reparaturdaten und beschädigt gelieferten Ersatzteilen". Andreas Brodhage sieht hier die Netzwerke in der Pflicht, durch „Train-the-Trainer"-Programme und direkten Herstellerkontakt die Informationslücken zu schließen, damit freie Betriebe auf Augenhöhe mit den Markenwerkständen agieren können.

REPARATURKOSTEN IM DETAIL

Infos zu den Schadenkosten gab es während des Talks von Bernd Grüninger. Die Analyse der DEKRA-Datenbank zeige, dass die reinen Reparaturkosten nach einem Unfall bei E-Autos etwa 10 Prozent über denen von Verbrennern liegen. Der Bereichsleiter Gutachten bei DEKRA erklärt dies mit zusätzlichem Aufwand und spezifischen Stundensätzen, betont jedoch, dass die Sachverständigen durch Routine und neue Kalkulationsmethoden gut aufgestellt sind. Trotz der höheren Kosten pro Schaden verunglücken E-Fahrzeuge statistisch gesehen seltener, was das Gesamtbild für Versicherer und Betriebe wieder etwas relativiert.

BATTERIEREPARATUR ALS ÖKOLOGISCHES UND ÖKONOMISCHES MUSS

Ein zentraler Streitpunkt bleibt der Umgang mit beschädigten Akkus, die bei kleinsten Rissen bisher oft direkt zu einem vorzeitigen wirtschaftlichen Totalschaden führen. „Das Ziel kann es nicht sein, ein Fahrzeug totzuschreiben, nur weil die Batterie als teuerstes Bauteil nicht repariert wird", mahnt Moritz Achenbach. Die Talkgäste waren sich einig, dass die Instandsetzung von Batterien auf Zellebene in den nächsten Jahren ein ganz normales Thema werden müsse. Andreas Brodhage sieht darin eine riesige Chance für Full-Service-Betriebe: „Wenn der Akku reparaturfähig ist und die Werkstatt das beherrscht, dann hat sie im Schadenmanagement die Nase vorn".

RADIKALE OFFENHEIT ALS FUNDAMENT FÜR DIE WERKSTATT DER ZUKUNFT

Am Ende der intensiven Diskussion wurde deutlich: Die Transformation zur E-Mobilität ist weniger eine Frage der Technik als vielmehr eine Frage der unternehmerischen Einstellung. Wer den Wandel aktiv mitgestalte und sich den neuen Anforderungen nicht verschließe, werde als Gewinner aus diesem Prozess hervorgehen. Niklas Voss setzt dabei auch auf die Begeisterung junger Talente: „Ich finde es wahnsinnig spannend, ein Strahlen im Gesicht motivierter Nachwuchskräfte zu sehen, die Lust auf diese Technik haben". Letztlich seien es die Menschen in den Betrieben und ihr Wille zur stetigen Weiterentwicklung, die in einem digitalisierten Markt den entscheidenden Unterschied machen würden. Andreas Brodhage bringt es für das gesamte G.A.S.-Netzwerk auf den Punkt: „Geschäfte werden von Menschen gemacht, und gemeinsam werden wir die Mobilität der Zukunft

gewährleisten“. Für die Inhaberinnen und Inhaber bedeutet das: Wer jetzt mutig in Qualifikation und Technik investiert, sichert sich seinen Platz in einem Markt, der gerade erst richtig unter Strom gerät. „Es braucht diese radikale Offenheit gegenüber dem Neuen, denn die Mobilität sicherzustellen bleibt unser Kernauftrag – ganz gleich, welcher Antrieb gerade aktuell ist“, resümiert Moritz Achenbach die Haltung der nächsten Generation.

Den gesamten Talk sehen Sie als Aufzeichnung im Video.

Ina Otto